Deutscher Bundestag **Drucksache 16/761**

16. Wahlperiode 24. 02. 2006

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Dr. Claudia Winterstein, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/599 –

Bestand und Neubau bundeseigener Schiffe

Vorbemerkung der Fragesteller

Viele bundeseigene Schiffe haben bereits ein beträchtliches Alter erreicht und auf den Bund kommt die Aufgabe zu, für einen Ersatz zu sorgen. Dabei wird es darauf ankommen, in einer Aufgabenkritik zu überprüfen, ob jedes dieser bundeseigenen Schiffe weiterhin öffentlich gebaut und bereedert werden muss. Doch Kostenvergleiche, die in der Vergangenheit durchgeführt wurden, kamen zu unterschiedlichen Ergebnissen. So verwies die Bundesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP „Die Bundesregierung als Reeder" (Drucksache 15/4818) darauf, dass in einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) zur Stationierung und privaten Bereederung des Forschungsschiffes Klasse 751 festgestellt wurde, eine private Bereederung sei nicht wirtschaftlicher. Da Zweifel an der Berechnungsmethodik dieses Kostenvergleichs bestehen – beispielsweise wurden auf privater Seite Mehrwertsteuer und Rückstellungen berücksichtigt, auf öffentlicher Seite hingegen nicht, ferner wurden wesentliche Teile der Personalkosten des Bundes nicht einbezogen – haben sich weitere Fragen an die Bundesregierung ergeben.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Bei den Schiffen des Bundes handelt es sich im Regelfall um zweckgebundene Spezialfahrzeuge zur Erfüllung der per Gesetz zugewiesenen Durchführungsaufgaben. Hinsichtlich ihrer Bauart und ihrer Hauptfunktionen sind diese Schiffe auf eine effektive und wirtschaftliche Aufgabenerledigung ausgerichtet. Die hieraus resultierenden schiffbaulichen Anforderungen sowie der technische und personelle Ausstattungsgrad sind weitestgehend vorgegeben und lassen keine nennenswerten Handlungsspielräume für technische oder organisatorische Alternativen zu. Durch Einbindung anderer behördenspezifischer Aufgabenstellungen wird für diese Spezialschiffe eine ganzjährige wirtschaftliche Auslastung über die gesamte Nutzungsdauer sichergestellt. Für derartige Spezialschiffe des

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 21. Februar 2006 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Bundes existiert häufig kein oder nur ein sehr eingeschränkter Anbietermarkt nach wettbewerblichen Grundsätzen.

Die Möglichkeiten einer privaten Bereederung werden von den Bundesbehörden immer dann geprüft, wenn es gilt, zeitlich befristete, zusätzliche Aufgaben oder Gewährleistungsaufgaben (z. B. Bereitstellung von Notschleppkapazitäten im Küstenbereich) abzudecken, wenn hierfür ein Anbietermarkt mit geeigneten Miet- oder Charterfahrzeugen vorhandenen ist, die auch außerhalb der Verwaltung wirtschaftlich eingesetzt werden können.

Seitens der Bundesbehörden wird dem Eigenerwerb und dem Eigenbetrieb eines Schiffes unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten immer dann der Vorzug eingeräumt, wenn der langfristige Vollzug einer zugewiesenen Durchführungsaufgabe ein von den Anforderungen her klar definiertes Spezialfahrzeug zwingend erforderlich macht. Unter Hinweis auf das Wirtschaftlichkeitsgebot der BHO wird in solchen Fällen von der Umwandlung einer Durchführungsaufgabe der Bundesverwaltung (Eigenbetrieb) in ein langfristiges Leistungsmonopol eines privaten Investors (Betreibermodell), bei dem die Wettbewerbselemente des Marktes nicht zum Tragen kommen, grundsätzlich Abstand genommen.

1. Wie viel bundeseigene Schiffe (mit Ausnahme der rein militärischen Zwecken dienenden Schiffe des BMVg) mit einer Mindestbesatzungsstärke von 3 Dienstposten aufwärts sind 1 bis 10 Jahre alt, wie viele 11 bis 30 Jahre und wie viele sind 31 Jahre und älter?

Auf der Grundlage aktueller Bestandszahlen (Stand: Januar 2006) ergibt sich für die bundeseigenen Schiffe mit einer Mindestbesatzungsstärke von drei Dienstposten aufwärts die nachfolgende Altersstruktur:

Anzahl der Schiffe des Bundes mit einem Betriebsalter von

Ressort	1 bis 10 Jahren	11 bis 30 Jahren	31 Jahre und älter
BMVBS*	16	26	32
BMF	2	10	0
BMVg**	1	6	2
BMBF	0	3	0
BMELV	2	3	1
BMI	3	17	4

* Schiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

** Die aufgeführten Schiffe werden zu militärischen Erprobungen und für wehrwissenschaftliche Aufgaben eingesetzt und dienen damit militärischen, aber nicht militärisch operativen Zwecken.

2. Wie viele bundeseigene Schiffe (mit Ausnahme der rein militärischen Zwecken dienenden Schiffe des BMVg) mit einer Mindestbesatzungsstärke von 3 Dienstposten aufwärts sind abgängig?

Der Aussonderungszeitpunkt wird individuell über den technischen Erhaltungszustand des jeweiligen Fahrzeugs und den technisch/betrieblichen Veränderungen im Hinblick auf einen rationellen Aufgabenvollzug bestimmt. Auf dieser Grundlage wird die Zollverwaltung bis 2009 insgesamt vier Zollboote durch zwei leistungsfähigere Ersatzbauten ersetzen. Bei der Bundespolizei haben 7 Boote (Alter: 29 bis 34 Jahre) die technische und wirtschaftliche Grenze der Verwendungsfähigkeit erreicht.

3. Welche bundeseigenen Schiffe (mit Ausnahme der rein militärischen Zwecken dienenden Schiffe des BMVg) mit einer Mindestbesatzungsstärke von 3 Dienstposten aufwärts sollen in den nächsten 3 und in den nächsten 10 Jahren durch Neubau oder anderweitigen Ersatz ersetzt werden?

Die notwendige Ausstattung mit bundeseigenen Schiffen erfolgt grundsätzlich aufgabenorientiert, d. h. für den Neubau oder den anderweitigen Ersatz eines bundeseigenen Schiffes sind die künftige Entwicklung und der rationelle Vollzug der zugewiesenen Durchführungsaufgaben des Bundes maßgebend. Vor diesem Hintergrund wird jeder Neubau-/Ersatzbeschaffungsmaßnahme eine eingehende Überprüfung der Aufgabenentwicklung und des Aufgabenvollzugs (Aufgabenkritik) hinsichtlich der Notwendigkeit (Zweckkritik) und Wirtschaftlichkeit (Vollzugskritik) vorgeschaltet. Erst nach Abschluss dieser Überprüfung in jedem Einzelfall können konkrete Aussagen über die Anzahl der tatsächlich notwendigen Neubauten/Ersatzbeschaffungen getroffen werden. Die derzeit laufenden bzw. fest eingeplanten Beschaffungsmaßnahmen sind dem Bundeshaushaltsplan zu entnehmen.

4. Wird die Standard-Kosten-/Leistungsrechnung vom August 1997 des Bundesministeriums der Finanzen (H9001) in allen Ministerien in der Praxis befolgt, und wenn nein, warum nicht?

Die Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) ist gemäß § 7 Abs. 3 Bundeshaushaltsordnung (BHO) in geeigneten Bereichen einzuführen. Um die Behörden bei der Einführung und dem Betrieb einer KLR zu unterstützen, hat das Bundesministerium der Finanzen (BMF) das Handbuch zur Standard-KLR herausgegeben. Das KLR-Handbuch dient in erster Linie als Leitfaden und enthält nur in bestimmten Bereichen verbindliche Vorgaben. Von diesen Vorgaben kann im Einzelfall mit Zustimmung des BMF abgewichen werden.

In der dem BMF nachgeordneten Zollverwaltung, ist die auf der Standard Kosten- und Leistungsrechnung basierende KLR seit dem 1. April 2005 (inklusive Sachkostenerfassung) flächendeckend eingeführt. Die KLR Zoll umfasst auch den gesamten Aufgabenbereich des Wasserzolls.

In der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) wird zz. eine KLR im Pilotbetrieb bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest eingeführt. Im Gesamtbereich der WSV ist eine schrittweise weitere Einführung der KLR bis 2008 geplant.

Im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (BMELV) wird eine KLR angewendet, die den Vorgaben der Standard-KLR entspricht.

Die Vorgaben des BMF für die Standard-Kosten-Leistungsrechnung (KLR) sind im Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) im „Rahmenkonzept Kosten- und Leistungsrechnung im Geschäftsbereich des BMVg“ (RK KLR Bw) vom 30. Januar 1999 berücksichtigt. Die ordnungsgemäße Anwendung der KLR wird im BMVg stetig überwacht.

Bei der Bundespolizei werden Ersatzbeschaffungen auf der Grundlage von Einsatzkonzepten vorgenommen. Bestandteil der Einsatzkonzepte sind Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (Kosten-Nutzen-Analyse) gemäß § 7 BHO.

5. Warum wurden in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Bundesministeriums der Verteidigung zur Stationierung und privaten Bereederung des Forschungsschiffes Klasse 751 auf privater Seite die Mehrwertsteuer und Rückstellungen eingerechnet und auf öffentlicher Seite nicht und wesentliche Teile der Personalkosten des Bundes nicht einbezogen, und entspricht

dies den Bestimmungen des Bundesministeriums der Finanzen für solche Kostenvergleiche?

Die Kostenanalyse des Eigenbetriebs des Forschungsschiffes Klasse 751 basiert auf der eingeführten Standard-Kosten-Leistungsrechnung.

Der Kostenermittlung lagen weder auf Seiten der privaten Interessenten noch auf der Amtsseite Rückstellungen zugrunde.

Die ermittelten Personalkosten des Eigenbetriebs wurden gemäß Abstimmung mit dem Bundesrechnungshof pauschal mit 10,9 Prozent beaufschlagt, um eine Vergleichbarkeit mit den Kostenschätzungen der interessierten Wirtschaftsunternehmen, deren Ansätze unverändert blieben, zu erzielen. Die Höhe dieses Aufschlagsatzes wurde im Rahmen einer unparteiischen gutachtlichen Testierung der Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von Professor Dr. Witt (Wissenschaftliche Hochschule für Unternehmensführung (WHU), Vallendar) als angemessen beurteilt.

Insgesamt kommt das Testat der WHU zu dem Urteil, dass den Ergebnissen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen des Bundes zuzustimmen ist.

Seitens des BMF besteht die Vorgabe, dass eine Kostenvergleichsrechnung grundsätzlich unter Berücksichtigung aller Kosten (Vollkosten) vorzunehmen ist.

Bei der in Abstimmung mit dem Bundesrechnungshof vorgenommenen Erstellung des Kostenvergleichs im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zur privaten Bereederung des Forschungsschiffes Klasse 751 konnte die Notwendigkeit der Berücksichtigung der Umsatzsteuer bei den privaten Interessenten wegen der erheblichen Einflüsse der Einsatzbedingungen auf die Steuerpflicht nicht abschließend geklärt werden. Die Umsatzsteuer ist aus Sicht des Bundes keine ausgabenrelevante Kostenart und wurde deshalb im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsberechnung beim öffentlichen Anbieter nicht angesetzt. Soweit Kosten – wie etwa die Mehrwertsteuer – bei der öffentlichen Seite nicht anfallen, können sie dort auch nicht berücksichtigt werden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass selbst eine hypothetische Berücksichtigung der Umsatzsteuer beim öffentlichen Anbieter zu keinem anderen Ergebnis geführt hätte, weil auch dann noch der Eigenbetrieb kostengünstiger gewesen wäre.

6. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass bei betriebswirtschaftlichen Vergleichen der Kosten zwischen einer öffentlichen und einer privaten Bereederung eines Schiffes die zum Vergleich herangezogenen Kostenstrukturen gleich sein müssen, und wenn ja, wie gewährleistet die Bundesregierung diese Vergleichbarkeit?

Nein, die Bundesregierung teilt nicht die Auffassung, dass bei betriebswirtschaftlichen Vergleichen der Kosten zwischen einer öffentlichen und einer privaten Bereederung eines Schiffes die zum Vergleich herangezogenen Kostenstrukturen gleich sein müssen. Hierbei kommt es nur auf das Ergebnis des Kostenvergleichs an. Selbst bei einem Vergleich mehrerer privater Anbieter stellt sich das Problem, dass entsprechende Informationen über die internen Kostenstrukturen der privaten Betreiber nicht verfügbar sind.

In diesem Zusammenhang wird auf eine vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) in Auftrag gegebenen Studie (Dezember 2000) hingewiesen, in der die betriebswirtschaftlichen und steuerlichen Fragen am Beispiel des Eigenbaus oder der Charterung eines mittelgroßen eisrandfähigen Forschungsschiffes eingehend behandelt werden. Im Ergebnis dieser Studie wird

festgestellt, dass sowohl der Finanzierungsvergleich der Alternativen „Eigenbau“/„Charterung“ eindeutig zugunsten des Eigenbaus dieses Spezialschiffes durch die öffentliche Hand ausfällt, als auch die laufenden Betriebskosten eines Eigenbaus mit eigenem Betrieb deutlich günstiger gegenüber jeder Chartervariante mit Betreibermodell gestaltet werden können.

7. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass bei der Beschaffung und Bereederung von Schiffen, die der Bund für seine Aufgabenerledigung benötigt, die Bundeshaushaltsordnung, insbesondere § 7, zwingend eingehalten wird?

Die Beschaffung eines Schiffes für die Aufgabenerledigung des Bundes setzt die Erstellung einer Haushaltsunterlage gemäß § 24 BHO voraus, in der die Ergebnisse der vorangegangenen Aufgabenkritik hinsichtlich der Notwendigkeit, der Zweckmäßigkeit und der Wirtschaftlichkeit der geplanten Beschaffungsmaßnahme dokumentiert werden. Fester Bestandteil einer jeden Haushaltsunterlage ist ein Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nach § 7 BHO.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333